NR. 7. 1 WRZEŚNIA 1928 R. ROK I

# SZOFER KRAKOWSKI

MIESIĘCZNIK ZAWODOWEGO ZWIĄZKU AUTOMOBILISTÓW W KRAKOWIE

Prenumerata kwart. (z przes. poczt.) zł. 1·20
**Numer pojedynczy 30 gr.**

Redakcja: Kraków, Pl. Matejki 4, otwarta od 7—9 wiecz.
Konto P. K. O. Kraków Nr. 408.444.



**Koledzy! kupujcie u firm, które nas popierają!**

**Wzywamy wszystkich Kolegów tak miejscowych, jakoteż z prowincji do zapisywania się na członków Zawodowego Związku Automobilistów w Krakowie.**

**Tylko należenie do silnej organizacji może Wam zapewnić obronę Waszych własnych interesów. Łączcie się, a będziecie silni.**

**Niebawem delegaci tutejszego Związku odwiedzą oddziały w Tarnowie, Jaśle, Zakopanem, Chrzanowie i inne, celem omówienia spraw organizacyjnych.**

# Jakie własności umysłu potrzebne są dla dobrego kierowcy.

Nie napróżno badania lekarskie wymagają od przyszłego kierowcy sprawności nie tylko fizycznej. ale i sprawności zmysłów, jak n. p. wzroku i słuchu. Prawidłowa czynność tych ostatnich, rozstrzyga zasadniczo o dopuszczeniu kandydata do przyszłego zawodu. Współczesna wiedza lekarska stara się ująć w naukowy system sposoby badania zdolności potrzebnych do określonego zawodu i przy pomocy ciekawych urządzeń i przyrządów, usiłuje ujawnić nie tylko cielesne, ale i umysłowe zdolności. Zaznaczyć jednak należy, że nie tylko dobry słuch, wzrok i brak ułomności fizycznych powinien rozstrzygać o zdolnościach przyszłego kierowcy, ale i sprawność umysłu — względnie jego właściwości, leżące już w sferze działań psychicznych — które może trudno dadzą się wykazać zwykłemi sposobami badania, a dopiero uwidaczniają się wyraźniej w czasie pełnienia obowiązków zawodowych.

Tak n. p. pewne przejawy psychiczne, które zasadniczo w życiu codziennem nie mogą być poczytywane za wadę, jednakże w zawodzie kierowcy mogą się okazać niekorzystnemi i czasem brzemiennemi w skutki. Są niemi: nadzwyczajna wrażliwość i zbyt subtelne oddziaływanie na bodźce zewnętrzne i wewnętrzne, jak również, od tej wrażliwości do pewnego stopnia zawisła — zbytnia i nieraz niewytłómaczona, nieśmiałość. Nie należy jej tłómaczyć brakiem odwagi, jest to raczej wybujała fantazja, w przewidywaniu mających nastąpić zjawisk i to zawsze z wynikiem dla danej osoby — niekorzystnym. Kierowca nie powinien być zbyt wrażliwym i nie poddawać się łatwo bodźcom zewnętrznym i wewnętrznym (t. j. uczuciowym); obdarzeni bowiem wybujałą uczuciowością łatwo mogą spowodować wypadek, którego w zupełności przewidzieć nie byli w stanie. Zbytnia uczuciowość i lęk w chwili np. niespodziewanego pojawienia się przeszkody na jezdni, np. w postaci dziecka i odruchowe bezwiedne niemal zareagowanie na to zjawisko, może być przyczyną nieszczęśliwego wypadku — mimo, że przy odpowiedniemu staleniu faktu, byłoby jeszcze dosyć czasu na szczęśliwe ominięcie przeszkody. Śmiałość i przytomność — oraz zimna krew — jak również i zaufanie do mechanizmu swego wozu spowoduje, że zawsze na czas zahamujemy wóz lub ominiemy wyłaniającą się nagle przeszkodę. Również odnosi się to i do uczucia litości budzącego się u kierowcy w chwili grożącej śmierci przez przejechanie przebiegającemu przez jezdnię zwierzęciu; próbę ominięcia i uchronienia od niechybnego zgonu kury lub psa — niejeden litościwy kierowca własnem życiem może przypłacić. W podobnych więc wypadkach — piękny zazwyczaj rys charakteru, jakim jest uczucie litości — stanowić będzie wadę dla kierowcy.

Nieśmiałość — choć to może brzmi paradoksalnie — może być również przyczyną nieszczęśliwego wypadku. Czujny i baczny na wszystko kierowca — musi korzystać z każdej sytuacji, przedewszystkiem w czasie jazdy w wielkiem mieście, o nadzwyczajnie rozwiniętym ruchu automobilowym. W Paryżu np. zbyt powolne a co zatem idzie ostrożne kierowanie wozem — zwróci uwagę policjanta i wywoła jego sprzeciw, cierpi bowiem na tem nadzwyczajnie szybkie tempo ruchu ulicznego. W miejscach wzmożonego ruchu ulicznego, musi kierowca korzystać z nadarzającej się sytuacji — zwłaszcza w chwili przekraczania skrzyżowania ulic — aby przemknąć szybko przez ważny węzeł komunikacyjny; zbyt ostrożne próby przesunięcia się przez trudniejszy odcinek i w następstwie tego zbyt nagłe hamowanie, spo-

wodować może zderzenie się z nadjeżdżającym z tyłu wozem. A wreszcie nieśmiały kierowca, nie przesunie się na czas przez skrzyżowanie ulic, bo z bocznej linji wyjeżdżający w ostatniej chwili wóz, wyprzedzi go i powolny kierowca będzie przedmiotem wymówek za niepotrzebne powstrzymanie ruchu ulicznego. W czasie jazdy po ruchliwych jezdniach, ustawicznie pracująca wyobraźnia nieśmiałego kierowcy wytworzy fantastyczny obraz różnorodnych skomplikowanych sytuacji, w rzeczywistości nie istniejących, które pochłaniając jego uwagę, będą mimowoli przyczyną rozmaitych wypadków. Również obawa zderzenia się przy mijaniu innego wozu idącego w przeciwnym kierunku, powoduje zbyt dalekie zjeżdżanie na brzeg jezdni i ewentualne ześlizgnięcie się kół.

Z wrażliwością i uczuciowością łączy się i stan usposobienia w danej chwili. Pomijając fakt, że zmienność nastroju szybka i nieuzasadniona, jest zazwyczaj objawem chorób umysłowych, to zbyt kapryśne usposobienie kierowcy obniży w zasadzie jego kwalifikacje zawodowe. Panowanie nad sobą, silna wola, odporność na różne wpływy wewnętrzne i zewnętrzne są niezbędnemi właściwościami umysłu dobrego kierowcy. Siedząc za kierownicą, powinno się posiadać tak silną wolę, aby wszystkie przed jazdą doznane wrażenia, przedewszystkiem o nieprzyjemnem zabarwieniu, dalej troski i doznane zawody, nie wzniecały u nas stanu rozdrażnienia. Kto, nie umiejąc panować nad sobą, da się powodować różnym niepowodzeniom doznanym przed rozpoczęciem jazdy, kto ze stoickim spokojem nie zniesie szeregu defektów, zmuszających go do ustawicznych przerw w jeździe, ten po utracie równowagi umysłu utraci silną wolę i panowanie nad sobą i wówczas łatwiej narazi się na niebezpieczeństwo. Szkodliwemi i nieobliczalnemi w następstwa będą też wszelkie próby i usiłowania, aby wynikłe z tych powodów straty czasu wyrównać, zwiększając nadmiernie szybkość jazdy, skutki nieoczekiwane nie każą długo na siebie czekać.

Proces myślenia powinien być specjalnie u kierowcy wyszkolony. Myśleć bowiem kierowca muci podwójnie, nie tylko za siebie, ale i za otaczających go ludzi. Myśleć za drugich, to przewidzieć ich działania, a do tego potrzeba już pewnej wprawy umysłowej, znajomości ludzkiej psychiki, aby z niewidocznych dla drugich poczynań, wywnioskować o jego zamiarach. Ma to znaczenie przedewszystkiem w ruchu wielkomiastowym, kiedy przechodzeń w najnieodpowiedniejszej chwili zejdzie z chodnika na jezdnię, przebiegnie przed wozem na drugą stronę lub cofnie się w połowie zamierzonej drogi. W tych okolicznościach dużą rolę odgrywa doświadczenie kierowcy. Przeżyte podobne sytuacje, utrwalają się wyraźnie w pamięci i wyłaniając się w odpowiedniej chwili, przyczynią się do rozwikłania niebezpiecznej sytuacji.

Ale do tego potrzebną jest sprawność procesu myślenia i to szybkiego myślenia. Szybkie myślenie, pociągające za sobą szybkie działanie, jest poważnym atutem w zdolnościach kierowcy. Do szybkiego myślenia zmusza nas i szybki bieg życia nowoczesnego, kolejność niemal kalejdoskopowych jego zmian. Nie chciałbym przez to powiedzieć, że powolne myślenie jest znaczną przeszkodą przy prowadzeniu wozu; powolnie bowiem myślący człowiek może nie mieć przykrego wypadku, bo na niego się nie narazi, kierując powoli. Powolne myślenie będzie może dokuczliwe dla drugich, ale zasadniczo nie będzie w sobie kryć niebezpieczeństwa. To ostatnie pojawiać się może tylko w chwili, kiedy zajdzie potrzeba nadzwyczaj szybkiego działania w jakiejś niezwykłej sytuacji.

W sytuacji niezwykłej i niebezpiecznej odgrywają dużą rolę t. zw. odruchy. Odruch powinien być natychmiastowy, pojawiający się jako reakcja w chwili, kiedy mózg nasz, zanotował

dane wrażenie. Szybkość powstawania odruchów łączy się z procesem szybkiego myślenia. Natomiast niekorzystnemi a nawet wręcz szkodliwemi okazać się muszą odruchy mimowolne, niezależne od naszej świadomości, mogą one być bowiem przyczyną nieprzewidzianej przez nas nagłej czynności reakcyjnej i w następstwie jej, nieszczęśliwego wypadku. Słabiej zaznaczony proces odruchowy idący w parze z powolnem myśleniem może zmniejszyć zdolności osobiste kierowcy.

Te własności naszego mózgu, z których zazwyczaj nie zdajemy sobie sprawy, zaważyć powinny przy obieraniu zawodu kierowcy mechanicznego wozu. *F. W.*

# Uwadze naszych Władz.

Ciężkie, ale konieczne są obowiązki każdego obywatela wobec własnego państwa — zdaje sobie z tego sprawę każdy dojrzały człowiek — wie on o tem, że bez ofiar z jego strony państwo istnieć by nie mogło a tem samem i on stałby się „bezpańskim".

Do tych obowiązków i ofiar, do jakich zobowiązany jest każdy obywatel państwa należą podatki i daniny, które wpłacamy do kas państwowych, do tych podatków, do jakich zobowiązani jesteśmy na rzecz państwa należy największy, najdroższy podatek, podatek krwi, którą obowiązany jest oddać na zew państwa każdy jego obywatel — do tych ofiar niejednokrotnie tak ciężkich, należy także między innemi rekwizycja całego naszego majątku — warstatu pracy, z którego żyjemy z całą naszą rodziną — rekwizycja samochodów.

Rozumiemy dobrze ciążące na nas obowiązki i poddajemy się im bez słowa skargi w tem przeświadczeniu, że wymaga tego dobro państwa, dobro ogółu, a więc i nasze własne dobro.

Chodzi nam tylko o to, aby ten nasz stosunek do państwa i to że jesteśmy wiernymi, ale zarazem i wolnymi obywatelami tego państwa, zrozumieli ci, którzy to państwo reprezentują — urzędnicy. Źle byłoby, gdybyśmy musieli z tym apelem zwracać się do wszystkich urzędników — zwracamy się do tych wyjątków, którzy prawdopodobnie nie zdają sobie sprawy z tego, że „nie nos dla tabakiery — tylko tabakiera dla nosa".

W Województwie tutejszem są urzędnicy, którym powierzono specjalne funkcje, i którym prawdopodobnie dlatego zdaje się, że im wszystko wolno — uważają się ci panowie za panujących w tutejszem Województwie — mamy tu na myśli pana inż. Otowskiego, referenta dla spraw automobilowych. Ten pan traktuje nas — wolnych obywateli państwa, ponoszących takie ciężary i zdolnych do najdalej idących ofiar na rzecz państwa — jak swoich pachołków — traktuje nas jak zbirów, włóczęgów, którzy przyszli rękę wyciągać po jałmużnę do pana Otowskiego, za którą drogo bardzo drogo zapłacą. P. Otowski zapomina o tem, że nie my dla niego jesteśmy, ale on dla nas, że nie my z niego żyjemy, ale on z naszej ciężkiej pracy. Przemawia przez nas rozgoryczenie do urzędu wojewódzkiego — Dyrekcji Robót Publicznych — w którym p. Otowski jest referentem najżywotniejszych spraw naszych. Jesteśmy w posiadaniu całego szeregu pisemnych doniesień ze strony członków naszych na jego sposób traktowania stron. Dnia niemal niema, ażeby ktoś nie przyszedł z rozgoryczeniem i żalami na sposób urzędowania p. Otowskiego i jego szykany, w których zdaje się jest on niezrównany. Rozumiemy niejednokrotnie ciężkie zadanie referenta spraw samochodowych — sami stoimy na stanowisku bezwzględnego przestrzegania obowiązujących przepisów, te jednak nic nie mają wspólnego ze szykanami p. Otowskiego. Dla ilustracji streścimy kilka doniesień, które leżą na naszem biurku redakcyjnem.

1) Dnia 9 czerwca przyjechał p. Otowski z oficerem należącym do Komisji rejestracyjnej 18 osobowym autobusem „Benz-Mercedes" należącym do firmy „Zakopiańskiej Spółki Samochodowej". (Zaksam) do Zakopanego celem rejestracji 30 samochodów. Dziwnie, jak podaje nasz sprawozdawca, odbywała się ta rejestracja. Chev-

rolety nie chciał p. Otowski rejestrować inaczej, tylko jako 4-osobowe wozy — dopiero na interwencję przypadkowo będącego na miejscu inżyniera, członka Komisji rejestracyjnej z Warszawy, zgodził się p. Otowski rejestrować Chevrolety na osób 5 z tem jednak wyraźnem zastrzeżeniem, że 5-ta osoba to może być tylko dziecko przy piersi (dosłowne wyrażenie pana Otowskiego). Inne wozy rejestrował pod warunkiem, że dyrektor „Zaksamu" zaświadczy, że tą lub ową część np. łożyska, buksy itp. petent zamówił w firmie „Zaksam". — Bez komentarzy. Operetkowy wreszcie przebieg miał miejsce przy rejestracji Forda z Jaszczurówki: Kierownica popsuta, hamulce nie działają zupełnie, karoserja — jak się p. Otowski wyraził, nadająca się na budę dla oprawcy do wożenia psów — samochód ten jako autobus został zarejestrowany!!

Firma Zaksam przedstawiła do rejestracji autobus wykonany fabrycznie przed 6 laty na 10 osób. Zaksam wóz ten przerobił na 16 osób — zrobił jedne drzwiczki z lewej strony (bolączka p. Otowskiego), pomimo wszystko p. Otowski wóz ten zarejestrował. Wóz ten pomimo swej szerokości 2:05 m. kursuje do Morskiego Oka, gdzie szerokość wozów nie powinna przekraczać 1.80 m.

2) Dnia 15. VI. na drodze z Krynicy do Krakowa zatrzymał p. Otowski autobus, kontrolował ilość jadących pasażerów, których było 15 (autobus 20 osobowy), kazał sobie pokazać kartę rejestracyjną i licencję, które po wyjęciu „wyrwał" z rąk kierowcy-właściciela, pozostawiając go bez dokumentów (wbrew wszelkim przepisom). Na drugi dzień p. Otowski przyszedłszy zdaje się, do przekonania, że zrobił głupstwo, zwrócił dokumenty jego wspólnikowi. Goście autobusowi zapytywali kierowcę, kto to jest ten pan, który tak się zachował.

3) Innemu znowu właścicielowi rejestruje p. Otowski autobus od 6-ciu tygodni — daje „słowo honoru", że jutro już zarejestruję — a jutro przeczy dania „słowa honoru" i znowu zwleka a biedny autobusista „robi bokami".

4) Autobus „Lancie" zarejestrował p. Otowski dopiero za 5-tym razem oczywiście w tym samym stanie, w jakim był po raz 1-szy przy rejestracji — ale potrzebną na to była dopiero interwencja u p. Wojewody.

5) Rejestracja autobusu Gräf-Stifft o motorze 45 HP., który p. Otowski uznał zdolnym do przewożenia ciężaru do 600 kg., odbywała się w ten sposób, że p. Otowski opuścił górską zapadkę, włączył tylny bieg i pełnym gazem ruszył do tyłu. Tylko dzięki nadzwyczaj silnej konstrukcji próbę tą, właściwą p. Otowskiemu, wytrzymał dyferencjał i kazdan, które mogły uledz zupełnemu zniszczeniu.

Nie będziemy tutaj wyliczali całego szeregu niewłaściwości, na jakie sobie pozwala p. Otowski w odniesieniu do członków naszych. P. Otowski powinien zrozumieć, że interes nasz jest interesem państwa, któremu on służy, dlatego obowiązkiem jest jego w granicach możliwości iść nam jaknajdalej na rękę, a w żadnym wypadku nie szykanować ludzi, tem mniej obchodzić się z nimi w sposób grubjański. Pan Otowski jeśli chce, żeby jego poważano, musi przedewszystkiem szanować sam siebie, a do członków naszych odnosić się z pełnym szacunkiem. Wzywamy wszystkich członków, aby o każdem podobnem zajściu złożyli sprawozdanie w naszej Redakcji.

*Koledzy! kupujcie u firm, które nas popierają!*

**dogodne warunki spłaty**

# Sprawozdanie z Międzynar. Wyścigu Tatrzańskiego.

W dniu 19 sierpnia br. odbył się w Zakopanem na odcinku drogi prowadzącej do Morskiego Oka na przestrzeni 7:5 klm. pomiędzy Łysą Polaną a Morskiem Okiem Międzynarodowy Wyścig Tatrzański, który zgromadził ponad 6.000 widzów i około 900 samochodów.

Impreza ta została zorganizowaną przez Krakowski Klub Automobilowy i przyznać należy z całem uznaniem, że organizacja wyścigu była bez zarzutu.

Krakowskiemu Klubowi Automobilowemu, który zajął w Polsce pod każdym względem pierwsze miejsce Wyścig ten przynosi prawdziwą chlubę, bo poza znakomitą organizacją Wyścigu, bohaterem tego Wyścigu został członek Krak. Klubu Automobilowego Jan Ripper. Rekord jego wynoszący 5 min. 47 sek. na przestrzeni 7:5 klm., co odpowiada przeciętnej hyżości 77:72 klm. na godzinę w terenie tak trudnym jest naprawdę pierwszorzędnym.

Wyniki Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego są następujące:

Do startu stanęło 25 wozów. Wycofane zostały dwa wozy: Steyer p. Wolfnera i „Fiat“ p. Kirschnera. Ostatecznie startowało wozów 23. Wyścig zaczął się o godzinie 2.21. Wyniki: 1) Hanomag prowadzony przez p. Brossa, czas 11,42,36, przeciętna szybkość na godz. 38 km. 441 m.; 2) Hanomag p. Knappika, czas 10,21,16, przeciętna szybkość na godz. 43.467 m.; 3) Tatra, prowadzona przez p. Dygata, wóz 2-cylindrowy, doskonały czas 9,14,01, przeciętna szybkość 48.736 m.; 4) „Fiat“, prowadzony przez p. Meyera, czas 8,22,55, przeciętna szybkość 53.725 m. (Samochody tego typu uzyskiwały w roku zeszłym czasy ponad 10 minut); 5) Imperial, prowadzony przez p. Szawernowskiego, czas 11,42,53, przeciętna szybkość 38.429 m.; 6) Bugatti, prowadzony przez inż. Boguckiego, wóz 4-cylindrowy sportowy, czas 9,20,30, przeciętna szybkość 48.188 m.; 7) Tatra (najnowszy model 4-cylindrowy) prowadzony przez p. Kuczewskiego 9,58,88, przeciętna szybkość 45.084 m.: 8) Tatra, kierowca fabryczny Vermiżowsky, czas 7,14.82, przeciętna szybkość 62.860 m. (czas lepszy od 100-konnych Daimle-

# Pięćdziesiąt wierszy na żądanie samego pana redaktora.

Hanomagi — — Tatry — — Stutz'e
Dajmleryci — — Bugaciści — — i
JASIO
wyniesiony swoimi 5'47" (41) ponad inne wszelkie stwory boże, robiący z wyżyn finischu załzawione perskie w stronę Morskiego Oka.

WIELKI MIĘDZYNARODOWY WYŚCIG TATRZAŃSKI

Sława ci K. K. A. — — laur Jasiowi — — laurka Papie!

Bugatti z nosem skwapliwie wetkniętym w atlas geograficzny szuka zawzięcie Morskiego Oka na Sycylji.

A ponad wszystkiem szumi burza oklasków i krzyk entuzjastyczny 10.000 piersi, w tem kobiecych par najmniej połowa.

DZIESIĘĆ TYSIĘCY WIDZÓW!

Takiego towarzystwa, jak Trzaska Trzaską, Tatry jeszcze nie widziały. Warkot tysiąca aut zjeżdżających zwolna gęsiego ku Zakopanemu a wreszcie..... wiwaty, uściski, westchnienia..... BANKIET!

Niemilknące echo biegnie z Łysej Polany na całą polską pospolitą Rzecz.

Mój Boże, już tydzień minął, a gdzie się go nie słyszy bezustannie? Dźwięczy w namiętnym szczebiocie rozJAŚienionych dziewczątek — przysiada się niewyczerpanym tematem do stolików kawiarnianych bywalców — pełno go w prasie — garażach — wszędzie, ba nawet w rzeczowych (zdarza się u nas niekiedy) dysputach fachowców i koneserów automobilizmu. Z przyjemnością słucham kobiet — nie przekraczających lat poborowych — bo entuzjazmu pełne są i szczere. — Poprostu serca ich zmieniły tętno. Miast odwiecznego PUK! — PUK! — biją z przyśpieszeniem JAŚ! — JAŚ! — Co tu wiele gadać — co druga chce kompressora

Jakże Ci zazdroszczę Jasienku tej nowej a jednak tak miłej mitręgi.

Przy stolikach Jazz głuszy na szczęście brednie domorosłych automobilistów, jeżdżących taxem, — — głosy cyników i sceptyków giną w powodzi dźwięków radości i triumfu — — — i mogłoby być pięknie na świecie! ..... cóż, kiedy fachowcy, czysty baryton z Czystej nie daje mi spokoju i rzuca poprzez racjonalną szybkość

rów); 9) Bugatti, 8-cylindrowy z kompresorem, prowadzony przez p. Szwarzensteina, czas 6,28,18, przeciętna szybkość 69.555 m.

10) Austro-Daimler 100-konny bez kompresora, prowadzony przez hr. M. Potockiego, czas 7,14,31, przeciętna szybkość 62.167 m.; 11) Austro - Daimler, kierowca Zawidowski, czas 6,50,97, przeciętna szybkość 65.698 m.; 12) Austro-Daimler, kierowca p. Cieński ze Lwowa, czas 7,27.96, przeciętna szybkość 60.273 m.; 13) Austro-Daimler, A. Potocki z Zatora, czas 6,51,25, przeciętna szybkość 65.653 m.; 14) Chrysler, kierowca p. Romer, czas 8,01,57, przeciętna szybkość 56.066 m.; 15) Dodge p. Żmigroda, czas 8,18,04, przeciętna szybkość 54.212 m.; 16) Studebacker, pos. Dąbrowskiego, kierow. p. Judasz wraz z p. Jachem, czas 7,56,97, przeciętna szybkość 56.607 m.; 16) Stutz, 8-cylindrowy, p. W. Kellermana, czas 7,38,12, przeciętna szybkość 58.936 m.

Wyniki w kategorji wyścigowej: Startowało wozów sześć. 1) Graef Stifft, ks. Lichtensteina, czas 6,26,68, przeciętna szybkość 69.825 m., 2) Austro-Daimler, kierow. inż. H. Liefeldt, czas 6,02,33, przeciętna szybkość 74.517 m., 3) Bugatti, Jan Ripper, czas 5,47,41, przeciętna szybkość 77.717 m., 4) Bugatti, dr. R. Vetterli (Szwajcarja), czas 6,17,37, przeciętna szybkość 71.547 m., 5) Fiat mod. 509, kier. p. Meyer, czas 8,25,41, przeciętna szybkość 53.421.

Poza konkursem startował Stutz p. Bitschan czas 7,32,20, przeciętna szybkość 59.703 m.

a) Wyniki Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego w klasyfikacji ogólnej: 1) Jan Ripper, Krakowski Klub Automobilowy na Bugattim, 2) inż. Henryk Liefeldt, Automobilklub Polski, na Austro-Daimlerze, 3) Dr. Robert Vetterli, Szwajcarski Klub Automobilowy, na Bugattim, 4) ks. Lichtenstein, Austrjacki Klub Automobilowy. — Klasyfikacja w kategorji samochodów wyścigowych: b) 1) Jan Ripper, Krakowski Klub Automobilowy, 2) inż. H. Liefeldt, A. P., 3) Dr. Vetterli, Szwajcarski K. A., c) wozy sportowe: 1) St. Szwarzenstein K. K. A., 2) E. Zawidowski, Małop. K. A., na Austro-Daimlerze, 3) A. hr. Potocki, K. K. A. — W kategorji d) 1) miejsca poszczególnych klasyfikacjach kategorji wyścigowej: 1) ks. Lichtenstein Austrjacki K. A., 2) H. Liefeldt A. P. w klasie d., 3) Jan Ripper, K. K. A., w klasie f., 4) Jan Meyer K. K. A. w klasie g. Miejsca w po-

---

35-ciu na godzinę z zamkniętej szczelnie limuzyny z kufrem powagą nabrzmiałe pytanie

WYŚCIG CZY PRÓBA WYTRZYMAŁOŚCI!

Kochany — Drogi — Dobry a jednak nieubłagany Redaktorze! Czemu nie pozwolisz mi, bym plotąc trzy po trzy zapełnił tych niezbędnych pięćdziesiąt wierszy — ot choćby wspomnieniami z przedostatniej serpentyny, gdzie w moich oczach, nie tyle wytrawny, co urodziwy Ks. Lichtenstein porwał stateczną wstrzemięźliwością na wirażu serca stojących obok pono autentycznych dziewic. Czemu nie każesz mi raczej w czoła pocie szukać rymu do Hanomaga, bym się stał najlepszym między szoferami poetą?

Nie! Zawzięcie i uparcie suszy mi łeb równie nudny, jak poważny temat..... WYŚCIG CZY PRÓBA WYTRZYMAŁOŚCI?

I poco to komu? Wyścig czy.....

NIE! — Do wszystkich stu tysięcy ogoniastych djabłów!

WYŚCIG! WYŚCIG! WYŚCIG!

Nic mnie nie obchodzi w tej chwili interes fabrykanta samochodów. — Pal czarci całą ekonomję i wszelkie względy przemysłowe — dolarowe, którym trzeba próby wytrzymałości.

Wiem, że opasły tłuszczem i dolarami businnesmann kupi Morrisa limuzynę (też nieprawda) a nie Bugatti'ego, jednak w tej chwili nie chcę myśleć o rzeczach suchych — odrzucam precz wszelkie interesy z funtami szterlingów włącznie i cieszę się wraz z całą rozentuzjazmowaną rzeszą, że były wyścigi a nie raid z koniakiem, czarną kawą, smażonemi kurczętami i kolą.

Być może, że wyścig to piękny fajerwerk tylko, co oczy i serca porywa, nie dając żadnych pozytywnych korzyści.

Wiem, że nie wpłynie on w żadnej mierze na rozwój komunikacji autobusowej Kraków—Kłaj.

Lecz co innego koń pełnej krwi — a co innego wytrwała habeta, ciągnąca rekordową ilość baniek mleka na pachciarskim wózku.

Wyścig to gra — gdzie częściej krwią, niż dolarami płacić trzeba stawkę. A jednak chociaż wiem, że tam na jednym wirażu ślad kół oddalał się zaledwie o dwie dłonie od śmierci powiadam: Jedź Jasiu do Budapesztu, do Czech, do Bugatti — a wreszcie na Targa Florio i bijąc młodzieńczą polską brawurą w skórę ile i kogo się da, trzymaj się choćby o jeden cal tylko, byle ten jeden zawsze pozostawał. *Jaw.*

szczególnych klasach kategorji sportowej: 1) W. Kellermann M. K. A. w klasie c, 2) St. Szwarzstein K. K. A. w klasie d. Wł. Bogucki, M. K. A. w klasie f. 4) fabryka „Tatra" kierow. Vermiżowsky na „Tatrze" w klasie e. 5) Jerzy Knappik na Hamomagu w klasie I.

Wedle kategorji wozów klasyfikacja przedstawia się następująco: Najlepszy czas uzyskał w kategorji wozów wyścigowych Jan Ripper na Bugattim minut 5.47,41; 2) p. Liefeldt na Austro-Daimlerze w czasie min. 6,02.33; 3) dr. Vetterli na Bugattim 6.17.37; 4) ks. Lichtenstein na Groef Stifft 6.26,68; 5) Meyer na Fiacie 8,22.41. Steyer p. Wolfnera z powodu zderzenia z Dodgem p. Żmigroda wycofany.

Z kategorji wozów sportowych pierwsze miejsce zajął p. Schwarzenstein na Bugattim w czasie minut 6.28 (rekord); 2) Zawidowski na Austro-Daimlerze 6.50.97; 3) hr. Potocki Adam na Austro-Daimlerze 6.51.25; 4) hr. Potocki Maurycy na Austro-Daimlerze 7,14.31; 5) p. Wermirowski na Tatrze 7.14.82; 6) hr. Cieniewski na Austro-Daimlerze 7,27.39; 7) p. Koehlerman na Stutzu 8-cyl. 7,38,12; 8) p. Judasz na Stude-Backerze p. posła Dąbrowskiego 7,56,97; 9) hr. Romer na Chryslerze 8,01,57; 10) p. Żmigrod na Dodge 8.18,04; 11) p. Meyer na Fiacie 509 8,22,55.

Po odbytym Wyścigu, który przy dużej sprawności organizacji trwał zaledwie 3 godziny, nastąpiło rozdanie następujących nagród: Nagrody przechodnie: 1) Wielką nagrodę Tatr za najlepszy czas dnia zdobył Jan Ripper (wielka srebrna waza w stylu Ludwika XVI), 2) nagrodę Automobilklubu Polski za najlepszy czas dnia (puhar) rozgrywana po raz drugi, zdobył również Jan Ripper. Nagrodę Krak. Klubu Automobil. za najlepszy czas w kategorji sportowej (puhar) uzyskał p. Szwarzenstein po raz drugi. Nagrodę miasta Krakowa za najlepszy czas samochodu wyścigowego, członka Polskiego Klubu (puhar) zdobył po raz drugi p. J. Ripper. Specjalna nagroda firmy „Bosh" nierozegrana. Nagrody klasyfikacyjne: Nagrodę K. K. A. za najlepszy czas dnia zdobył na stałe p. J. Ripper. Nagrodę prezesa K. K. A. dr. Hładija za drugi czas dnia zdobył p. inż. Liefeldt. Nagrodę Komisji sportowej K. K. A. za trzeci czas dnia zdobył dr. Vetterli. Nagrodę prezesa Rippera w klasie C samochodów wyścig. zdobył H. Liefeldt (antyczna taca srebrna). Nagrodę Tow. naftowego „Limanowa" w klasie D samochodów wyścig. (kryształ) zdobył p. Liefeldt. Nagrodę p. Oborskiego w klasie F dla samochodów wyścig. zdobył p. Jan Ripper. Nagrodę firmy „Austro-Daimler" dla samochodów wyścig. w klasie G. (puhar) zdobył p. Jan Meyer, nagrodę M. K. K. dla samochodów sportowych (waza z bronzu) zdobył p. W. Kelermann, nagrodę p. Hubickiego dla samochodów sportowych w klasie D (kaseta srebrna) zdobył p. St. Szwarzstein. Nagrodę firmy Kowalski i Ska dla samochodów sportowych klasy E (srebrne pudełko na papierosy) zdobył p. Vermiżowsky. Nagrodę Tow. Ubezp. „Vesta" dla samochodów sportowych klasy F (zegar) zdobył inż Bogucki, nagrodę hotelu „Bristol" w Zakopanem dla samochodów sportowych klasy G zdobył p. Meyer. Nagrodę gminy Zakopane (rzeźba szkoły prof. Stryjeńskiego) dla samochodów kategorji sportowej zdobył p. Jan Knappik.

Ponadto rozdane zostały nagrody specjalne: Ministra Robót Publicznych dla zawodnika polskiego zdobył p. Jan Ripper (kryształ w srebrze), nagrodę p. Marsa (papierośnica srebrna) dla zawodnika zagranicznego zdobył R. Vetterli, nagrodę prezesa A. hr. Potockiego (wspaniała buczaczka makata) zdobywa ks. Lichtenstein, nagrodę firmy „Galicja" za benzynę i smary firmowe (puhar srebrny) zdobywa p. A. Dygat, nagrodę firmy „Karpaty" za oliwę firmową (puhar kryształowy) zdobywa A. hr. Potocki z Zatora, nagrodę „Vacuum Oil Company" za oliwę firmową (złoty zegarek) zdobywa p. Jan Ripper, nagrodę zastępstwa opon automobilowych „Pirrelli" za opony (złota papierośnica) zdobywa Jan Ripper.

W ten sposób Jan Ripper zdobył 8 nagród oraz otrzymał złotą plakietę pamiątkową. — Wszyscy inni zawodnicy otrzymali plakiety bronzowe.

Tutaj podnieść musimy piękną i brawurową jazdę kol. Judasza na samochodzie posła Dąbrowskiego, limuzynie Studebacker, którego czas 7 min. 56 sek. odpowiadający przeciętnej hyżości 56:6 klm. na godzinę, skoro się zważy warunki

jazdy na seryjnym wozie użytkowym, zaopatrzonym w ciężką limuzynę, łapiącą powietrze przy tej hyżości jak w spadochron, jest nadzwyczajny i świadczy o niepospolitych zdolnościach tego kierowcy.

Poważnych wypadków podczas Wyścigów nie było żadnych, a tylko przed zawodami Dodge Żmigroda o godz. 10 rano zderzył się ze Steyerem Wolfnera i przez to obydwa wozy zostały unieruchomione.

W innem miejscu najechano na strażnika celnego, stan jego nie budzi jednak obawy o życie.

Wieczorem zaś jedno z aut startujących zawadziło o autobus jadący z Jaszczurówki do Zakopanego. Autobus wywrócił się, goście potłukli się, ale nie odnieśli poważniejszych obrażeń.

# Nowe Rozporządzenie o ruchu autom.

(Dokończenie)

**§ 98.** W międzynarodowym ruchu pojazdów przynależność państwową oznacza się następującemi literami (inicjałami):

Austrja — „A“. Belgja — „B“, Wielka Brytanja — „GB“, Bułgarja — „BG“, Czechosłowacja — „CS“, Danja — „DK“ Estonja — „EW“, Francja — „F“, Finlandja — „SF“, Wolne miasto Gdańsk — „DA“, Grecja — „GR“, Hiszpanja — „E“. Holandja — „NL“, Indje — „BI“, Irlandja — „SE“, Jugosławja — „SHS“, Lichtenstein — „FL“, Litwa — „LT“, Luksemburg — „L“, Łotwa — „LR“, Monaco — „MC“, Niemcy — „D“, Norwegja — „N“, Polska — „PL“, Portugalja — „P“, Rumunja — „RM“, Zagłębie Saary — „Sa“, Szwajcarja — „CH“, Szwecja — „S“. Turcja — „TR“. Węgry — „H“, Włochy — „I“, Związek Soc. Rep. Rad — „SU“.

**§ 99.** Osoby pragnące korzystać z pojazdów, dopuszczonych do ruchu w jednem z państw, które przystąpiły do międzynarodowej konwencji, dotyczącej ruchu automobilowego mogą używać tych pojazdów na drogach publicznych Rzeczypospolitej Polskiej, o ile posiadają prawidłowo wystawione i nieprzedawnione międzynarodowe świadectwo drogowe, o ile odnośne pojazdy są zaopatrzone w znaki rejestracyjne państwa, z którego pochodzą, i w umieszczoną z tyłu pojazdu tablicę z literami ustalającemi ich przynależność państwową (inicjał). Tablica ta od zmroku do świtu i podczas silnej mgły powinna być oświetlona.

**§ 100.** (1) Czas używania pojazdu dopuszczonego do ruchu na podstawie § 99 ogranicza się terminem ważności międzynarodowego świadectwa drogowego.

(2) Przy wjeździe i wyjeździe oraz w czasie ruchu w granicach Rzeczypospolitej Polskiej międzynarodowe świadectwo drogowe powinno być okazywane na każde żądanie funkcjonarjuszów służby celnej i drogowej, tudzież policji państwowej i urzędów gminnych.

**§ 101.** (1) Zgodnie z postanowieniami art. 3 międzynarodowej konwencji, dotyczącej ruchu automobilowego, w razie stwierdzenia, że pojazd przybywający z zagranicy nie odpowiada warunkom wyszczególnionym w art. 1 konwencji, wojewódzka władza administracji ogólnej, w której okręgu stwierdzono powyższe braki, może odmówić uznania międzynarodowego świadectwa drogowego i zabronić używania pojazdu.

(2) Również w razie stwierdzenia, że kierowca pojazdu przybywającego z zagranicy nie posiada warunków, wyszczególnionych w art. 2 konwencji lub że właściciel albo kierowca pojazdu nie posiadają przynależności państwowej jednego z państw, które przystąpiły do międzynarodowej konwencji, dotyczącej ruchu automobilowego, — wojewódzka władza administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stwierdzenia powyższych braków, może odmówić uznania międzynarodowego świadectwa drogowego.

(3) Władza, która odmówiła uznania międzynarodowego świadectwa drogowego, powinna zawiadomić o odmowie wszystkie wojewódzkie władze administracji ogólnej.

**§ 102.** (1) Przed zarejestrowaniem pojazdu, który przybył z zagranicy bez międzynarodowego świadectwa drogowego wolno go użyć na przeciąg najwyżej dwunastu godzin jedynie dla dojazdu do najbliższego miasta wojewódzkiego na podstawie

kwitu urzędu celnego i pisemnego stwierdzenia przez policję terminu wjazdu.

(2) Kwit powyższy należy okazywać na żądanie funkcjonarjuszów służby drogowej tudzież policji państwowej i urzędów gminnych.

Dział dziesiąty.

**Opłaty.**

**§ 103.** Tytułem zwrotu kosztów, związanych z badaniem typów i rejestracją pojazdów, oraz z egzaminami, interesowani obowiązani są uiścić opłaty w wysokości ustalonej w następnych paragrafach.

**§ 104.** (1) Opłaty za rejestrację i oględziny poszczególnych pojazdów wynoszą:

| Rodzaj pojazdu | Opłaty za każde 100 kilogr. wagi w stanie gotowym do drogi bez ładunku |
|---|---|
| Samochody osobowe . . . . | 16 złotych |
| Autobusy . . . . . . . . . | 8 złotych |
| Motocykle . . . . . . . . | 8 złotych |
| Inne pojazdy . . . . . . | 2 złote |

(2) Za badanie w myśl § 25 pojazdów przeznaczonych do użytku publicznego, za ponowne badanie pojazdów w wypadkach, przewidzianych w ustępie trzecim § 28 oraz za badanie pojazdów na podstawie § 30, w tym ostatnim wypadku, o ile zostaną stwierdzone w pojeździe braki wskazane w ustępie drugim § 30, będzie pobierane 30% stawek opłat rejestracyjnych, wyszczególnionych w ustępie pierwszym.

**§ 105.** Za zarejestrowanie pojazdu w nowem miejscu stałego postoju pojazdu w myśl § 29 opłata wynosi 20% stawek, wyszczególnionych w ustępie pierwszym § 104.

**§ 106.** Pobrane opłaty rejestracyjne nie podlegają zwrotowi w razie odmowy zarejestrowania pojazdu.

**§ 107.** (1) Od obowiązku uiszczania opłat, ustalonych w §§ 104 i 105, zwolnione są urzędy państwowe i związki samorządowe, te ostatnie jednak tylko w odniesieniu do pojazdów, które są używane do celów publicznych i o ile użytkowanie ich nie odbywa się na zasadach handlowych.

(2) Nadto wojewódzkie władze administracji ogólnej w poszczególnych wypadkach mogą zwalniać od uiszczania opłat rejestracyjnych instytucje o charakterze społecznym, korzystające z zapomóg państwowych, o ile chodzi o pojazdy używane dla celów publicznych — i o ile użytkowanie ich nie odbywa się na zasadach handlowych. Minister Robót Publicznych może zwalniać od uiszczania opłat kierowników państwowych zarządów drogowych.

**§ 108.** Opłaty za badanie w myśl § 15 typów pojazdów zbudowanych w kraju, pobierane są według norm wskazanych w § 104 z tem, że jeżeli do zbadania dostarczono tylko podwozie, to wagę tego podwozia przyjmuje się za wagę pojazdu.



**§ 109.** (1) Opłata za korzystanie z jednej pary znaków próbnych (§ 32) wynosi:

w okresie czasu do 3 dni . . . 5 złotych
w okresie czasu do 7 dni . . . 15 złotych
w okresie czasu do 30 dni . . . 45 złotych
za każdy dzień ponad 30 dni — 1 zł. 50 gr.

Za korzystanie ze znaków próbnych na okres do 3 dni dla koniecznych przejazdów, związanych z rejestracją, nie pobiera się opłaty.

**§ 110.** (1) Opłata za egzamin przed komisją egzaminacyjną, przewidzianą w § 61, wynosi 20 złotych. Interesowani powinni uiścić taką samą opłatę przed każdym ponownym lub dodatkowym egzaminem.

(2) Funkcjonarjusze państwowi, przystępujący z polecenia swej władzy służbowej do egzaminu w celu uzyskania pozwolenia na prowadzenie pojazdów, są zwolnieni od opłat egzaminacyjnych wymienionych powyżej w ustępie pierwszym.

Dział jedenasty.

**Odwołania i odpowiedzialność.**

**§ 111.** Od orzeczeń i zarządzeń władz administracyjnych, wydanych na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia, służy odwołanie w myśl przepisów obowiązujących o środkach prawnych od orzeczeń władz administracyjnych.

**§ 112.** Winni przekroczenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani w myśl postanowień rozdziału IV ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89. poz. 656) i w trybie przez tę ustawę przewidzianym.

D z i a ł d w u n a s t y.

**Ewidencja pojazdów i kierowców.**

**§ 113.** Wojewódzkie władze administracji ogólnej powinny prowadzić księgi zarejestrowanych pojazdów i kierowców.

**§ 114.** Wojewódzkie władze administracji ogólnej powinny zawiadamiać komisarjat rządu miasta stołecznego Warszawy o każdem udzieleniu, przedłużeniu, odmówieniu udzielenia, czasowem odebraniu oraz cofnięciu pozwolenia na prowadzenie pojazdów, podając imię, nazwisko, rok urodzenia i adres kierowcy względnie osoby, której odmówiono udzielenia pozwolenia, oraz imiona jego rodziców, tudzież rodzaj i numer pozwolenia.

**§ 115.** Komisarjat rządu miasta stołecznego Warszawy powinien prowadzić wykaz osób, którym od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia udzielono, przedłużono, odmówiono, czasowo odebrano lub cofnięto pozwolenie na prowadzenie pojazdów na obszarze całej Rzeczypospolitej Polskiej.

**§ 116.** Władze administracyjne obowiązane są zawiadamiać komisarjat rządu miasta stołecznego Warszawy o każdym wypadku ukarania kierowców pojazdów, podając imię, nazwisko, adres i rok urodzenia kierowcy, imiona jego rodziców oraz przepis naruszony i wymiar kary.

**§ 117.** Komisarjat rządu miasta stołecznego Warszawy powinien prowadzić wykaz kierowców pojazdów, którzy zostali ukarani w drodze sądowej lub administracyjnej.

**§ 118.** Zebrane w ciągu miesiąca dane, dotyczące czasowego odebrania oraz cofnięcia pozwoleń na prowadzenie pojazdów (§ 114), komisarjat rządu miasta stołecznego Warszawy powinien rozsyłać w ciągu pierwszych pięciu dni następnego miesiąca wszystkim wojewódzkim władzom administracji ogólnej.

D z i a ł t r z y n a s t y.

**Przepisy przechodnie.**

**§ 119.** (1) Pojazdy i wozy przyczepne pociągów drogowych, dopuszczone przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia do ruchu na drogach publicznych, powinny być przystosowane do wymagań, zawartych w ustępie pierwszym § 4 i w ustępie drugim § 10 niniejszego rozporządzenia, w ciągu sześciu miesięcy od wejścia jego w życie.

(2) Minister Spraw Wojskowych zarządzi dostosowanie wojskowych pojazdów do wymagań przewidzianych w dziale drugim.

**§ 120.** (1) Pozwolenia na kursowanie pojazdów wydane przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia powinny być zamienione w okresie trzech miesięcy po wejściu w życie rozporządzenia na dowody rejestracyjne według wzoru ustalonego w załączniku Nr. 2.

(2) W celu zamiany dotychczasowych pozwoleń na dowody rejestracyjne przewidziane w niniejszem rozporządzeniu, interesowani obowiązani są w terminie, określonym w ustępie pierwszym, zgłosić się do wojewódzkiej władzy administracji ogólnej, w której okręgu znajduje się miejsce stałego postoju pojazdu, a na żądanie tej władzy — przedstawić pojazd do technicznego zbadania.

**§ 121.** (1) Pozwolenia na prowadzenie pojazdów wydane przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia powinny być zamienione w okresie do sześciu miesięcy na nowe odpowiednie pozwolenia na prowadzenie pojazdów według wzorów ustalonych w załącznikach (Nr. 6 i 7).

(2) W celu zamiany pozwoleń interesowani obowiązani są w terminie określonym w ustępie pierwszym zgłosić się do wojewódzkich władz administracji ogólnej, które wydały poprzednie pozwolenia lub w których okręgu znajduje się ich miejsce stałego zamieszkania, albo pobytu trwającego co najmniej 30 dni w jednej miejscowości.

(3) Interesowani powinni złożyć:
a) dwie nienaklejone fotografje,
b) świadectwo lekarskie, w razie, gdy pozwolenie na prowadzenie pojazdów było wydane przed 1 stycznia 1925 r.

(4) Nowe pozwolenia mają być wydawane bez poddawania kierowców ponownemu egzaminowi.

**§ 122.** Do czasu zorganizowania przy komisarjacie rządu miasta stołecznego Warszawy centrali ewidencyjnej kierowców pojazdów mechanicznych zawiadomienia przewidziane w § 114 powinny być rozsyłane do wszystkich wojewódzkich władz administracji ogólnej i do komisarjatu rządu miasta stołecznego Warszawy.

**§ 123.** (1) Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie trzydziestego dnia po jego ogłoszeniu.

(2) Z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia tracą moc przepisy dotychczasowe, dotyczące przedmiotów unormowanych w niniejszem rozporządzeniu, a w szczególności:

a) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 65, poz. 587),

b) rozporządzenie Ministrów Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 18 października 1924 r. o częściowej zmianie rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 902),

c) rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dn. 25 listopada 1924 r. o zmianie § 23 i § 25 rozporządzenia z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 104, poz. 951).

Minister Robót Publicznych: *Moraczewski*
Minister Spraw Wewnętrzn.: *Sławoj Składkowski*
Minister Spraw Wojskowych: *J. Piłsudski.*

# Kronika.

## Taksa nasza i zagraniczna.

Według obliczeń dokonanych przez fabrykę samochodów „Citroen“ w poszczególnych stolicach Europy i Ameryki ceny przejazdu kalkulują się jak następuje:

Najtaniej przewożą swych pasażerów taksówki paryskie, licząc 1 frank za pierwsze 400 metrów i 25 centymów za każde następne 200 metrów. Przeliczywszy to na polskie złote i grosze, pierwszy kilometr jazdy taksówką w Paryżu kosztuje tylko 61 groszy, a każdy następny 44 grosze. Taksówki warszawskie przewożą drożej od paryskich; u nas bowiem taryfa wynosi 1 złoty za pierwszy kilometr a po 50 groszy za każdy następny.

Aby mieć pojęcie o cenach jazdy w poszczególnych miastach stołecznych Europy i Stanów Zjedn. Ameryki Północnej zobaczymy, co kosztuje np. kurs 10-kilometrowy z 4-ma pasażerami. Otóż w przeliczeniu na naszą walutę.

| | |
|---|---|
| W Paryżu . . . . . | 4 zł. 55 gr. |
| W Brukseli . . . . | 5 zł. — gr. |
| W Warszawie . . . . | 5 zł. 50 gr. |
| W Krakowie . . . . | 8 zł. 20 gr. |
| W Berlinie . . . . . | 8 zł. 75 gr. |
| W Rzymie . . . . . | 9 zł. 15 gr. |
| W Madrycie . . . . | 9 zł. 22 gr. |
| W Londynie . . . . | 10 zł. 29 gr. |
| W Nowym Jorku . . . | 12 zł. — gr. |

Z powyższej kalkulacji widzimy, że jazda taksówką w Warszawie i Krakowie kalkuluje się tanio, zwłaszcza gdy zważymy zły naogół stan bruków miejskich i wprost fatalne drogi podmiejskie.

Należy tu jednak jeszcze zauważyć, że w innych miastach europejskich przy obliczaniu należności za jazdę bierze się również pod uwagę liczbę pasażerów.

Obliczenia wyżej wymienione dokonane są na liczbach bezwzględnych, według skali licznika; gdybyśmy wzięli pod uwagę ogólne ceny w każdem z miast, wtedy przekonalibyśmy się, że ceny przejazdów taksówkami u nas są istotnie niskie. — Specjalnie w Krakowie, gdzie ruch dorożkami samochodowymi jest bardzo słaby, a ilość tych ostatnich znaczna, zarobki dorożkarzy są bardzo nikłe, nie dozwalające na amortyzację samochodów, z czego wielu z przedsiębiorców dorożkarskich nawet sprawy sobie nie zdaje.

## Śmierć głośnego rekordzisty samoch.

W świecie samochodowym wielkie wrażenie wywarła wiosną roku bieżącego śmierć Franka Lockharta, jednego z najznakomitszych i najbardziej brawurowych kierowców świata.

Lockhart zginął na stanowisku, prowadząc na wybrzeżu morskiem na Florydzie swój specjalnie skonstruowany samochód Stutz, na którym chciał pobić światowy rekord szybkości, osiągnięty ostatnio przez Campbella.

Był to pęd wręcz oszałamiający, wkraczający niemal w dziedzinę fantastyczną.

O szczegółach tego iście fantastycznego wyścigu z rekordem naoczni świadkowie opowiadają co następuje:

Katastrofa stała się w chwili, gdy maszyna osiągnęła około 300 klm. szybkości; niespodzianie ku przerażeniu patrzących w chwili, gdy Lockhart osiągnął pełną szybkość, około 300 klm., maszyna wywróciła się, przekoziołkowała kilkakrotnie i runęła zniszczona.

Lockhart leżał martwy w odległości 12 metrów od zdruzgotanego wozu.

Początkowo przypuszczano, że przyczyną było najechanie w niezmiernej chyżości na ławę nawianego piasku.

Tymczasem dokładne zbadanie i kinematograficzne zdjęcia śladów maszyny wykazały, że przyczyną był prawdopodobnie defekt gumy, gdyż na przeszło 3 klm. przed miejscem definitywnego wypadku, ślad lewych gum jest szerszy, jakgdyby powietrze z nich uciekało.

Tu prawdopodobnie Lockhart starał się zahamować rozpędzoną maszynę i puścił ostro w ruch hamulce. Maszyna stanęła bokiem i około 3 klm. leciała w ten sposób, aż jakaś część prawdopodobnie hamulca odleciała. W tym momencie zaczyna wóz wykonywać dziwne ruchy, dotykając piasku tylko poszczególnemi kołami.

Widzowie przyrównywali ten moment wypadku do „tupania słonia", technicy zaś wyjaśniają, że przyczyną była zbytnia lekkość pojazdu w stosunku do wielkiej szybkości. Po jakichś 400 m. dopiero wpada wóz już w tych konwulsjach w ową ławę piasku, którą pierwotnie przyjmowano jako przyczynę wypadku i tu wykonuje dwa skoki po 52 i 45 m., wbija się miejscami do 70 cm. w piasek, wyrzuca kierowcę, prawdopodobnie już nieżyjącego i wreszcie rozbija się w drzazgi.

Ściśle faktyczny przykład tego, jak wielkie siły tkwią w rozpędzonej maszynie i jak zupełnie nieobliczalnem i niemożliwem jest jej opanowanie. *„Szofer Polski".*

**Koledzy! zasilajcie fundusz prasowy!**

## Największy samolot świata.

A. B. C. zamieściło nader ciekawą relację korespondenta swego, który zwiedził wielkie warsztaty Zeppelina we Friedrichshafen, w których dokonywa się obecnie budowa olbrzymiego krążownika powietrznego, mającego kursować między Europą a Ameryką.

Między innemi czytamy:

Olbrzymich rozmiarów hangar z oszklonym sufitem stanowi niejako przykrywę sterowca, który literalnie wypełnia całe jego wnętrze.

Gigantyczny aluminjowy kadłub, mający kształt cygara, liczy 236 mtr. długości. Pod przednią częścią kadłuba jest ulokowana długa również aluminjowa kabina, stanowiąca mózg i serce latającego olbrzyma.

Sterowiec daleki jest jeszcze od wykończenia. Wewnątrz otwartego jeszcze kadłuba pracują setki ludzi. Hałas spowodowany pracą tych ludzi uniemożliwia rozmowę. Wnętrze olbrzyma przedstawia prawdziwy labirynt metalowych rusztowań, przewodów, kabli i wiązań. Wszystko to równocześnie z niezwykłą lekkością konstrukcji sprawia wrażenie roboty solidnej.

W dolnej części kadłuba ustawione są duże aluminjowe balony, zawierające specjalny gaz, którym zamiast benzyny, posługują się silniki sterowca. Pod kadłubem na solidnych wiązaniach mechanicy ustawiają pięć potężnych silników, łącznej mocy 2800 koni.

Sterowiec jeszcze bezwładny spoczywa na drewnianych podporach. Trudno poprostu uwierzyć, żeby taki kolos o własnych siłach mógł się wznieść w przestworza. Na kadłubie widnieje tytuł sterowca „L. Z. 127".

Przez okno z miki zaglądamy do kabiny pasażerskiej. Jest urządzona z wielkim komfortem, a nawet przepychem. Kabina podzielona jest na 10 przedziałów. W każdym przedziale znajdują się dwa łóżka, umieszczone jedno nad drugiem. Ściany są pokryte draperją, meble zrobione z imitacji machoniu.

W tylnej części kabiny znajduje się salon, z wygodnymi klubowymi fotelami i radjo-odbiornikiem. Na widocznem miejscu zawieszony jest

portret hr. Zeppelina. Przed kabinami sypialnemi znajduje się kuchnia z całym arsenałem dobrze wyczyszczonych naczyń, zaś na samym przedzie pomieszczenie kapitana i dowództwo statku.

Trudno spodziewać się, by koszt przelotu przez ocean na tym okręcie był dostępny dla niemiljonerów. Pomijając już olbrzymi koszt budowy sterowca, kolosalnie kosztowna będzie jego eksploatacja. Olbrzym powietrzny, mający 30 osób obsługi, będzie w stanie zabrać zaledwie 20 pasażerów. Niemniejsze wątpliwości wzbudza sama pojemność sterowca.

Mimo olbrzymiej mocy swoich silników, przy tej gigantycznej objętości nie zawsze on będzie w stanie przeciwstawiać się silnym wiatrom, panującym nad oceanem.

Dnia 4. VIII. odprowadzaliśmy na wieczny spoczynek ś. p. Kol. Czubaja Józefa. Z. Z. A. oddział w Krakowie z prezesem S. Guślewiczem i red. Bujasem złożył na trumnie zmarłego bukiet świeżych kwiatów, zaś cały zastęp członków, biorących udział w pogrzebie, był dowodem sympatji, jaką zmarły cieszył się wśród nich.

Wdowie po ś. p. Koledze Czubaju ślemy najszczersze wyrazy współczucia.

Zebrano następujące kwoty dla wdowy po ś. p. Kol. Czubaju Józefie w drodze dobrowolnych datków.

Lista W. P. Wilczka kierownika dworca autobusowego w Krakowie, pl. Św. Ducha Zł. 191.—.

Zebraną przez Kol. J. Gunię Zł. 175.50.

Lista Z. Z. A. w Krakowie Zł. 13.50. — Razem Zł. 382.

Z tego dopłacono Zakładowi pogrzebowemu Wolnego do kosztów pogrzebu Zł. 100.—, pozostałą zaś kwotę Zł. 282.— wręczono za potwierdzeniem odbioru żonie.

Z. Z. A. Oddział w Krakowie.

# KOMUNIKATY.

## Nowy dział naszego pisma.
### (Kupno i sprzedaż samochodów używanych).

W numerze dzisiejszym rozpoczynamy prowadzenie działu t. zw. kupna i sprzedaży samochodów używanych. Zamiarem naszym jest, aby dział ten przyczynił się do wszechstronnego objaśnienia P. T. Czytelników zarówno przy chęci kupna, jak i sprzedaży używanego samochodu. W zagranicznych pismach ekonomicznych i automobilowych dział ten jest bardzo wysoko rozwinięty spełniając swe zadanie ku zupełnemu zadowoleniu zarówno sprzedającego jak i kupującego. Dlatego wprowadzając nowy ten dział na łamach naszego pisma liczymy na to, że zarówno sprzedający jak i nabywcy, widząc znaczenie tego działu, nie cofną się z umieszczaniem w naszem piśmie ogłoszeń. Nie wątpimy, iż miesięcznik nasz, znajdujący z każdym miesiącem coraz większe uznanie i rozpowszechnienie, da możność zrealizowania wielu transakcji, które przez brak odpowiedniej reklamy nie mogły być dotychczas uskutecznione. Prosimy wszystkich zatem Czytelników, firmy automobilowe i zainteresowanych, aby ogłoszeniami dotyczącemi kupna i sprzedaży samochodów zaszczycały tylko nasze pismo, a tem samem przyczyniali się do rozwoju tego działu tak ważnego dla nabywców jak i sprzedawców. Ekonomja dzisiejsza wymaga, aby samochód, który ma być sprzedany, sprzedany był w najkrótszym czasie, a nie czekał nieraz miesiącami na zbycie, przy lichem i wykorzystującem pośrednictwie. Dlatego zwracamy się raz jeszcze do wszystkich związków automobilowych i szoferskich, aby popierały i przyczyniały się do co raz większego rozpowszechniania naszego pisma.

Z całem uznaniem podnieść musimy ofiarność Kolegów naszych, dzięki której organ zawodowego związku automobilistów w Krakowie, po-

wołany do życia, nie tylko mógł się utrzymać, lecz ma widoki dalszego silniejszego jeszcze rozwoju.

Koledzy! Pamiętajcie, że posiadanie własnego organu, w którym możemy jawnie wypowiedzieć się, przy pomocy którego możemy stworzyć potężną organizację zawodową, to podwalina naszego silnego istnienia. Nie szczędźcie grosza na fundusz prasowy, pamiętając, że z groszy tych budujemy fundament pod przyszły własny gmach.

*Redakcja.*

---

**Zarząd Z. Z. A. zawiadamia,** że w najbliższym czasie ma zamiar stworzyć współdzielnię.

Członkiem tejże może być każdy członek Związku. Po nadejściu ofert od firm zostanie zwołane Zgromadzenie w celu uchwalenia statutu współdzielni

**Na posiedzeniu Zarządu dnia 15. VIII. br.** między innemi uchwalono zakupić maszynę do pisania dla sekretarjatu i redakcji, przerobienie lokalu, naprawę dachu szklanego, oraz zaprowadzenie telefonu w lokalu Związku. — Również uchwalono wydzierżawienie pompy benzynowej.

**Członkowie, którzy złożyli swe dokumenty** w celu wymiany licencji w sekretarjacie, mają sami zgłaszać się w Okr. Dyr. R. P. ze staremi licencjami po upływie 3 tygodni od czasu wniesienia podania przez Związek.

**Zw. Zaw. Automobil. podaje członkom do wiadomości, iż od 1. VIII. wydawać będzie swym członkom legitymacje związkowe — jak również i okładki (etui) na prawa jazdy ze spisem wszystkich firm automob., garaży, warsztatów i t. d. w cenie 70 gr.**

**Zawiadamiamy,** że uchwałą Walnego Zgromadzenia wszyscy Członkowie Z. Z. A. — Oddział w Krakowie są obowiązani prenumerować nasz miesięcznik.

Równocześnie prosimy o zaznaczenie na czekach, na co przesłano pieniądze (prenumerata, wkładka, wpisowe).

**Zarząd Związku Zaw. Automobilistów,** Oddział w Krakowie — zawiadamia, że **sekretarjat** czynny jest w dnie powszednie od godz. 6—9 wieczór, w nie-

dzielę i święta od godz. 10—12 w południe we własnym lokalu Pl. Matejki 4. gdzie udziela się w każdym wypadku porad prawnych i fachowych.

**Zawiadamia się** Członków, że po dłuższej przerwie bibljoteka czynną jest w poniedziałki i piątki od godz. 7—9 wieczór.

Książki wypożycza się za kaucją 2 zł. i opłatą miesięczną 1 zł.

Równocześnie prosimy o zwrot wypożyczonych książek najdalej do dnia 10 czerwca, w przeciwnym razie złożoną kaucję przeznaczymy na wydatki bibljoteczne.

**Biuro pośrednictwa pracy.**

Jak w latach poprzednich — w dalszym ciągu czynne jest przy Związku **biuro pośrednictwa pracy** pod fachowem kierownictwem. Rejestracja bezrobotnych szoferów odbywa się codziennie od godz. 6—9 wieczór, — tamże zgłaszanie i ogłaszanie wolnych posad.

**Zarząd Zaw. Związku Autom.** zawiadamia P. T. właścicieli samochodów, że rozporządza większą ilością zdolnych szoferów — mechaników — ślusarzy, oraz monterów. W nadzieji, że P. T. właściciele samochodów zechcą korzystać z naszych usług, — zwracamy się **z gorącym apelem** o zgłaszanie wszelkich wolnych posad do naszego biura pośrednictwa pracy przy Związku. Pl. Matejki 4, oraz o przyjmowanie poleconych przez nas szoferów.

**Zarząd Z. Z. A.** prosi wszystkich Członków o podanie każdorazowej zmiany adresu, aby wszelkie zawiadomienia i przesyłki skierowywać pod właściwym adresem.

**W myśl regulaminu Z. Z. A.**, Członkowie zalegający z 3 wkładkami tracą prawo korzystania z bezpłatnej obrony prawnej.

Zawiadamiamy, że odnośny punkt regulaminu będzie ściśle przestrzegany. — Zdarza się bowiem często, że Koledzy dopiero po wypadku zgłaszają się, chcąc wyrównać zaległe wkładki, aby mogli z obrony korzystać.

**Podziękowanie.**

Poczuwam się do obowiązku złożenia najserdeczniejszego podziękowania za troskliwe i pełne poświęcenia zaopiekowanie się moją ciężko chorą żoną i pozostałemi bez opieki dziećmi a w szczególności WPanom Porzyckiemu, Rzepie i Koledze Bujasowi.

**Wojciech Włodarczyk**
szofer miejskiego parku samochodowego.

## Łańcuch prasowy.

Wojciech Niemiec składa 5 zł. i wyzywa kol. **Hejnera Tad. i Mierosławskiego Stan.** do złożenia dowolnej kwoty.

Fr. Krochmal składa 2 zł. i wyzywa kol. **Zająca Romana** z poczty, **Rozmusa Aleksandra** ze Sącza oraz **Ign. Szeląga** ze St. Sącza.

Br. Szostek składa zł. 5 i wyzywa kol. **Fr. Durę** z pogotowia ratunkowego.

J. Papla składa 6 zł. i wyzywa kol. **St. Podstawę i Jana Kowalówkę** w Skawinie, kol. **Katanę** w Okocimiu, oraz **J. Bednarskiego** w Krakowie. (Sprostowanie z Nr. VI.).

J. Gunia składa 5 zł. i wyzywa kol. **Bigosza Leona, J. Cybulińskiego** do złożenia dowolnej kwoty na ten sam cel.

**Nadto złożyli:**

PP.: R. Minor 2.20 zł., A. Naormiakowski 5 zł., A. Wołek 3 zł., M. Wierzbicki 2 zł., J. Gaweł 3 zł., Dyak 2 zł., J. Ruszkowski 10 zł.

**Sekretarjat Stowarzyszenia Dorożkarzy Samochodowych** czynny jest w poniedziałki i piątki od godz. 6—8 wieczór w lokalu Zw. Zaw. Aut., Pl. Matejki 4.

**Biura redakcji i administracji** „Szofer Krakowski" czynne są codziennie od godz. 6—9 wieczór, w niedzielę i święta od godz. 10—12 w poł., w lokalu Związku, Plac Matejki 4.



**Koledzy! rozpowszechniajcie nasze pismo!**

STOWARZYSZENIE PRZEMYSŁOWE WŁAŚCICIELI AUTOBUSÓW
NA OKRĘG WOJEWÓDZTWA KRAKOWSKIEGO
W KRAKOWIE, ARJAŃKSA 1.

L. 48/1928 *Kraków, dnia 14 września 1928.*

# Sprawa dworca autobusowego.

Wykonywanie każdego przemysłu w Rzeczypospolitej Polskiej, opiera się na rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 7 czerwca 1927 Dz. U. Nr. 53, na podstawie którego Władze przemysłowe uprawnienia wydają, normują w myśl specjalnych rozporządzeń i ustaw np. sanitarnych, drogowych i t. p., zatem przedsiębiorca może *podlegać jedynie Władzom przemysłowym*, nigdy zaś innym organizacjom, instytucjom itp.

W wykonywaniu przemysłu nikt poza Władzą urzędową nie może przedsiębiorcę w wykonywaniu jego praw przemysłowych ograniczać, wykonywanie przemysłu utrudniać, lub tak działać, by przedsiębiorca narażony był na nieuzasadnione opłaty, straty, udręki itp., gdyż byłoby to istotnem zaprzeczeniem praw, jakie rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie przemysłowem, obywatelom Rzeczypospolitej Polskiej nadało.

Perjodyczny przewóz osób autobusami będący obecnie przemysłem wolnym, wymaga jedynie zgłoszenia po myśli art. 7 ustawy przemysłowej, władza zaś przemysłowa winna wydać obywatelowi natychmiast potwierdzenie zgłoszenia, uprawniające go do wykonywania przemysłu.

Gdy zaś perjodyczny przewóz osób z natury rzeczy, wymaga miejsca postoju, przeto w konsekwencji Władza przemysłowa miejscowa, winna również równocześnie wskazać i przydzielić właścicielowi autobusu miejsce postoju za odpowiednią opłatą za używanie tego placu.

Z początkiem ruchu autobusowego w Krakowie, wyznaczone były rozmaite miejsca postoju dla autobusów np. w Rynku, a właściciele składali Magistratowi roczne opłaty za niszczenie placu.

Wkrótce jednak, kiedy ruch autobusowy zaczął się w Krakowie coraz bardziej rozwijać, Polski Związek Turystyczny względnie p. Beres, sekretarz tegoż Związku, na skutek usilnych zabiegów, reklamując się u wszystkich władz jako twórca ruchu autobusowego i pionier jego rozwoju — uzyskał niesłychanie obszernie w tempie przyspieszonem, koncesję, a następnie w Magistracie Plac św. Ducha celem pomieszczenia tamże dworca autobusowego.

Sprawa oddania placu św. Ducha Związkowi Turystycznemu nie zwracała początkowo niczyjej baczniejszej uwagi i zdawało się, że p. Beres istotnie działać będzie wyłącznie z pobudek idealnych dla rozwoju ruchu turystycznego autobusowego.

Stosunki jednak, jakie zapanowały od dłuższego czasu na dworcu autobusowym, przeczą kategorycznie powyższym zasadom, natomiast faktem jest, że:

1) wszelkie uprawnienia, jakie nadaje Magistrat m. Krakowa lub inna Władza przemysłowa na uruchomienie autobusów, są fikcyjne, gdyż faktyczne wykonywanie przemysłu, uzależnione jest wyłącznie od p. Beresa, jako wyłącznie dysponującego Placem św. Ducha i dopuszczającego tylko te osoby, które nie kolidują z jego zamierzeniami.

2) Polski Związek Turystyczny zamiast idealnego popierania turystyki stał się instytucją wybitnie handlową, kosztem właścicieli autobusów, wbrew swemu założeniu i to pobierając niczem nieuzasadnione opłaty od każdego przedsiębiorcy w niesłychanie wysokich kwotach, a mianowicie 5% od sprzedanych biletów normalnych, zaś 10% od biletów za jazdy wycieczkowe, nadto zaś tytułem placowego kilkanaście złotych miesięcznie.

Opłaty, jakie przedsiębiorcy składają p. Beresowi, przekraczają wszelkie inne należytości podatkowe itp. i są dla przedsiębiorców wprost rujnujące, tembardziej, że p. Beres za świadczenia te finansowe, będące niejako niczem nieuzasadnionym haraczem, nie daje przedsiębiorcom żadnych korzyści.

Stwierdza się dalej, że również pod każdym innym względem panujące obecnie stosunki budzą u przedsiębiorców oburzenie i nie mogą być nadal tolerowane, gdyż:

3) na dworcu autobusowym zapanował system protekcyjny, polegający na tem, że p. Beres nie kieruje się bezwarunkowo żadnymi względami sprawiedliwości, natomiast linje obsadza w myśl swego upodobania zależnie od okoliczności ubocznych i szeregu innych względów, ludźmi jemu dogodnymi itp.

4) krzywdzi przedsiębiorców gospodarczo słabszych, odbierając im linje, na których wyrobili sobie pasażerów stałych, oddając linje te innym przedsiębiorcom.

5) szczególnie finansowo dobre linje, oddaje do eksploatacji osobom sobie *bardzo bliskim*, jak n. p. linja Kraków-Ojców, Kraków-Olkusz, Kraków-Skała.

6) ogółem postępowanie p. Beresa w każdym kierunku jest skandaliczne i niemoralne.

Zarząd Stowarzyszenia w osobie p. Szybowicza, usiłował drogą polubowną dojść do porozumienia z p. Beresem i stosunki te w interesie obu stron uzdrowić.

Ponieważ wszelkie starania w tym kierunku nie odniosły żadnego skutku, zaś p. Beres w sposób świadomie celowy i perfidny w rozmaity sposób starał się rozmowy odraczać, wreszcie oświadczył, że nie wdaje się w żadne pertraktacje, gdyż ma za sobą inne osoby, przeto podpisane Stowarzyszenie, powołane statutem do obrony interesów swych członków, na gremjalne żądanie tychże, *protestuje* niniejszem kategorycznie przeciw dotychczasowemu stanowi rzeczy i prosi o:

1) natychmiastowe cofnięcie udzielonego p. Beresowi zezwolenia na używanie Placu św. Ducha.

2) przydzielenie względnie oddanie tegoż Placu Stowarzyszeniu, jako osobie prawnej za roczną opłatą czynszu dzierżawnego, przyczem oświadcza się, że stosunki zostaną uzdrowione i ruch autobusowy przez p. Beresa reklamowany, nie tylko nie osłabnie, ale się wzmoże.

3) w razie nie uwzględnienia rychłego powyższej prośby, upraszamy o wydzierżawienie nam Rynku Kleparskiego, który się na dworzec autobusowy szczególnie nadaje, podczas gdy Plac św. Ducha tak ze względu na szczupłość, jakoteż ze względów artystycznych, obecnie celowi swemu już nie odpowiada.

Za Zarząd Stowarzyszenia:
Przełożony: *Szybowicz* wr.

---

Drukarnia Przemysłowa w Krakowie, ul. Zielona 7, pod zarz. T. Zakulskiego — Tel. 510.